



Städtebauliche Qualität erzeugt Mehrwert

Der Nordwestbahnhof, etwa mittig zwischen Donau und Donaukanal gelegen, ist zentraler Teil einer gewaltigen Entwicklungskette im Hinterland des rechten Donauufers, die sich bereits in einem dynamischen Transformationsprozess befindet. Die Entwicklungspotenziale reichen vom Brigittenauer Frachtenbahnhof über die Zulaufstrecke Nordwestbahnhof, Nordwestbahnhof, Nordbahnhof, Praterstern, Prater, Messe, Krieau bis hin zur Marina City in der benachbarten Leopoldstadt.

Entsprechend der hervorragenden Lage des Nordwestbahnhofs zu Innenstadt, zentralen Grünräumen wie Augarten, rechtem Donauufer und Donaukanal und vor allem aufgrund der Absicht den Frachtenbahnhof abzusiedeln besteht derzeit der Anspruch, das Nordwestbahnhof Gelände mit seinen ca. 44 ha etappenweise einer hochwertigen städtebaulichen Nutzung zuzuführen und damit neben der Beseitigung stadtstruktureller Entwicklungshemmnisse auch die Umweltbelastungen durch den Güterverkehr und dessen Folgewirkungen zu verringern.

Bis 2025 soll nun am Nordwestbahnhof ein neues Viertel entstehen, das Zukunftssicherheit bieten und alle Qualitäten des innerstädtischen Wohnens und Arbeitens mit höchstem Freizeit- und Erholungswert vereinen soll. Die Ansprüche der Menschen in Bezug auf Arbeiten und Wohnen steigen. Globale Megatrends wie Individualisierung, Wissensgesellschaft, Ressourcenknappheit, demografischer Wandel, New Work, etc. stellen zusätzliche Anforderungen. Die Antwort der Stadt Wien soll eine innere Stadterweiterung neuen Typs sein: Alle Bedürfnisse und Funktionen rund um Arbeiten und Wohnen wie Kultur, Bildung, Architektur und Einzelhandel, aber auch Erholung und Freiraum sollen im Herzen der Stadt, und zwar auf höchstem Niveau, angeboten werden. Als Schnittstelle mit zusätzlichen Qualitäten in den Bereichen Identifikation, Kommunikation, Vernetzung und Flexibilität dient eine *Grüne Mitte*, ein multifunktionaler, individualisierbarer, zentraler Freiraum. Arbeiten und Wohnen, Einkaufen und Erholen, Sport und Kultur, soziale Kontakte und zeitgemäßes Design – all das wird über diese *Grüne Mitte* vernetzt.

Das Gelände des Nordwestbahnhofs selbst bildet die letzte, großflächige und vor allem städtebaulich bedeutende Flächenreserve in der Brigittenau. Hier bietet sich die historisch einmalige Chance, die beiden, durch den Frachtenbahnhof getrennten Bezirkshälften durch eine städtebaulich hochwertige Neunutzung miteinander zu verweben und zu verbinden. Mit dem Leitbild wird daher der Grundstein für die Neunutzung des heutigen Nordwestbahnhofsareals gelegt.

Ansprechpartner:
Dipl. Ing. Gregor Puscher
Leiter Planungsteam NWBHF, MA21A

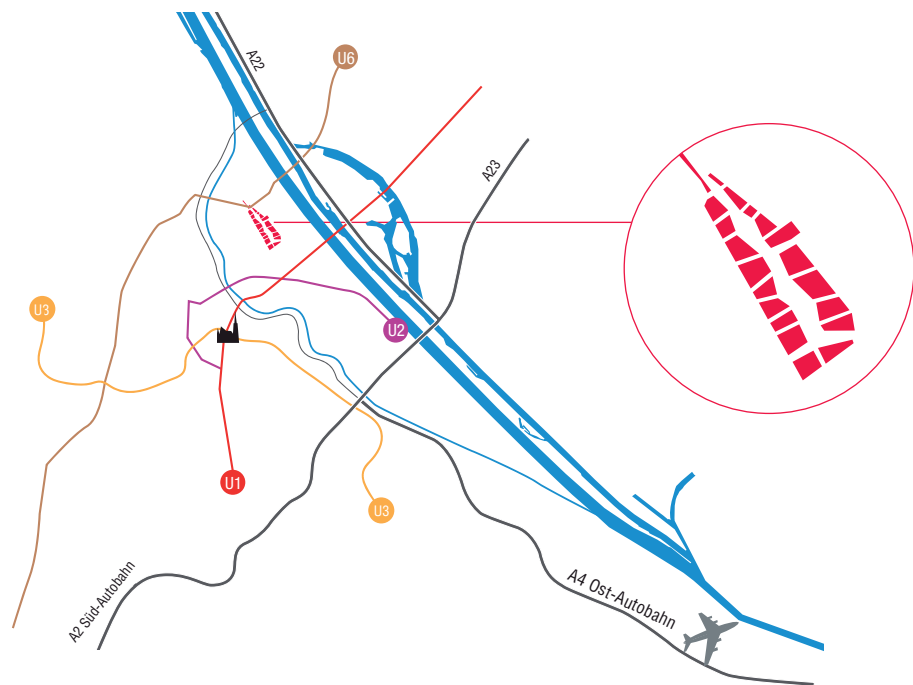


Stadt muss leben

Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof



Blick Wallensteinstr. - Traisengasse



Der Nordwestbahnhof mit seiner hervorragenden Lage zu Innenstadt, Augarten und rechtem Donauufer wird derzeit noch als Frachtenbahnhof genutzt. Bis 2025 soll auf dem Areal ein neuer Stadtteil entstehen, der alle Qualitäten des innerstädtischen Wohnens und Arbeitens mit höchstem Freizeit- und Erholungswert vereinen soll. Herzstück dieses Stadtviertels ist eine Grüne Mitte, ein multifunktionaler zentraler Freiraum. Die Neunutzung des Nordwestbahnhofs bietet die historisch einmalige Chance, die bislang getrennten Bezirkshälften der Brigittenau zu verweben und zu verbinden. Orientierungsrahmen für zukünftige Planungen ist das im Herbst 2008 beschlossene städtebauliche Leitbild.

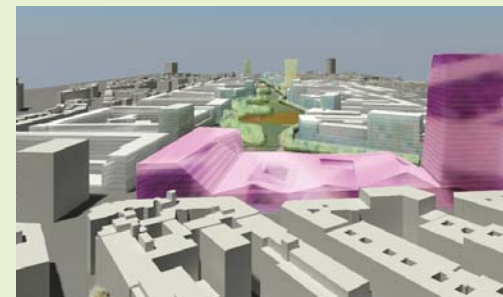
Kennndaten:

- Fläche des Areals: 44 ha
- davon öffentliche Grünanlagen: 10 ha (23%)
- Bruttogeschoßfläche: 730.000 - 780.000 m²
- davon Wohnen: 66% (entspricht ca. 5.000 Wohnungen)
- EinwohnerInnen: 11.800
- Arbeitsplätze: 5.100



Die städtebauliche Gesamtstruktur

- Schaffung eines Stadtteils mit unverwechselbarem Charakter
- Attraktive stadtgestalterische Ansätze im Hinblick auf Identität, Identifikation und Orientierung
- Übernahme zentraler Funktionen
- Vernetzung mit den umliegenden Zentren
- Impulse und Aufwertung für angrenzende Bezirksteile



Bebauung

- Zeitgemäße Bebauungsstrukturen
- Durchlässigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung von Wunschgehnlinien, Vermeidung von Barrieren
- Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität für die benachbarte Bevölkerung
- Qualitativ hochwertiger Wohnraum auch bei größeren Höhen und Dichten
- Bekannte und bewährte Bautypologien, abwechslungsreich inszeniert
- Gleichmäßig hohe Nutzungsqualität über das gesamte Entwicklungsareal
- Bereitstellung sozialer Infrastruktur
- Beachtung von Sichtachsen und anderen stadträumlichen Voraussetzungen
- Schaffung von Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Attraktoren (z.B. Universität)



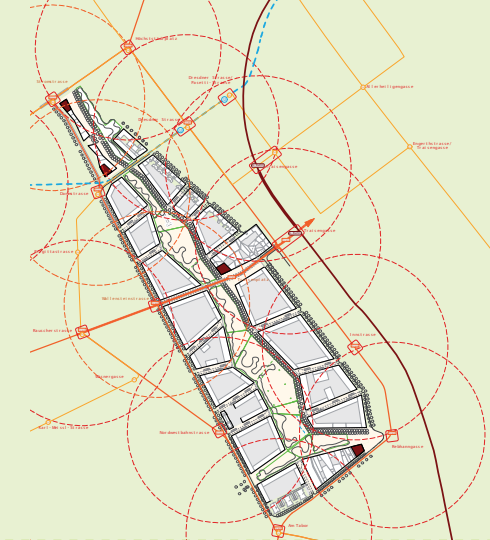
Grün- und Freiraum, öffentlicher Raum

- Neue, integrierende Mitte (*Grüne Mitte*), die dem gesamten Bezirk zugute kommt und zugleich als *unique selling proposition* des neuen Stadtquartiers dient
- Vernetzung mit den übergeordneten Park- und Freiraumgebieten (Donaukanal, Augarten, Donau, Donauinsel etc.)
- Öffentliche Frei- und Grünräume mit hoher Nutzungsqualität für alle Bevölkerungsgruppen
- Ergänzende wohnungsbezogene Spiel- und Freiflächen in großzügig dimensionierten und großteils unversiegelten grünen Innenhöfen
- Hohe Nutzungsqualität öffentlicher und halböffentlicher Freiflächen in Hinblick auf Besonnung und Beschattung sowie Nutzungsintensität



Verkehr

- Maximal 25% Anteil des Autoverkehrs an allen Wegen – mindestens 75% öffentlicher Verkehr, Radverkehr und FußgängerInnen
- Kein Kfz-Durchzugsverkehr
- Attraktive öffentliche Verkehrsmittel
- Dichtes Fuß- und Radwegenetz
- Möglichst wenige Stellplätze im öffentlichen Raum
- Neue Modelle der Mobilität (Bike-City, Car-sharing etc.)



Etappen- und Flächenbilanz

- Etappenweise Realisierbarkeit und Anpassungsmöglichkeit an sich ändernde Rahmenbedingungen
- Wirtschaftlichkeit/Entwicklungsfähigkeit
- Berücksichtigung immobilienwirtschaftlicher Aspekte (Adressenbildung, Verwertbarkeit)



Allgemeine Ziele

- Hoher Stellenwert ökologischer Aspekte (ökologisches Bauen, umweltbewusste Verkehrserschließung, nachhaltige logistische Entsorgung etc.) für Wohn- wie auch für Nichtwohnnutzung
- Hoher Stellenwert regenerativer Energienutzung (z.B. Solarenergie passiv-aktiv, Geothermie)
- Berücksichtigung des Schutzgutes Wasser (z.B. in Form von Kreislaufbewirtschaftung)
- Beachtung der Grundsätze des Gender Mainstreaming
- Vermeidung von Angsträumen, Belebung des öffentlichen Raums



weitere Informationen: www.nordwestbahnhof.at

Impressum:

Medieninhaber und Herausgeber:
Magistrat der Stadt Wien, MA 21A, Stadtteilplanung und Flächenutzung Innen - West

Für den Inhalt verantwortlich:
MA 21A, Planungsteam Nordwestbahnhof, Leitung DI Gregor Puscher, Ing. Rudolf Polan, DI Thomas Titz

Darstellungen und Texte: enf ernst niklaus fausch, MA 21A

Plangrundlagen: MA41 - Stadtvermessung

Druck: MA 21A, Repro

